

\* M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'alinéa *d*) vise une infraction à la loi ou au règlement.

M. GREEN: Il est dit que le Conseil peut, en vertu de l'alinéa *d*), saisir le navire lorsque le propriétaire a commis une infraction tombant sous le coup de la présente loi ou des règlements et, à la page suivante, vous confirmez le droit de détention du navire, en vertu du paragraphe 2 du nouvel article 16, lequel dit ceci:

En tout cas mentionné à l'alinéa *a*), *b*), *c*) ou *d*) du paragraphe 1, le Conseil peut détenir un navire saisi conformément au paragraphe 1 jusqu'à ce qu'il ait reçu la somme qui lui est due ou, s'il y a dénégation de responsabilité, jusqu'à ce qu'ait été déposée auprès du Conseil une garantie qu'il juge satisfaisante.

En laissant le mot "propriétaire" dans l'alinéa *d*), vous rendez le navire responsable d'une infraction à la loi ou aux règlements commise par l'agent.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le propriétaire du navire—et je crois que vous en conviendrez avec moi, monsieur Green—ne peut être tenu responsable d'un acte commis par son agent que s'il est prouvé que l'agent agissait dans l'exercice de son mandat d'agent du navire en question quand l'acte a été commis.

M. GREEN: Ce n'est pas stipulé.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Mais c'est un principe du droit civil en matière d'agents.

M. GREEN: Votre définition de l'expression "propriétaire" à l'article 1<sup>er</sup> est si étendue qu'elle vise l'agent et l'affréteur. Je prétends que vous n'avez pas besoin du tout de cette définition, parce que la loi vous donne déjà d'amples pouvoirs et vise ces autres personnes pour les actes de qui le navire peut être saisi.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est pourquoi nous disons que le projet de loi ne tend nullement à élargir les dispositions de la loi actuelle en ce qui concerne la responsabilité de l'agent ou de celle du propriétaire ou de l'affréteur du navire. C'est pour cela que j'ai cité les prescriptions des anciennes lois régissant les commissions des ports d'Halifax, de Chicoutimi, de Vancouver et autres; elles prouvent que ces stipulations existaient dès 1913 et ont été répétées en 1936 dans la Loi sur le Conseil des ports nationaux. Nous ne faisons que répéter ce qui était déjà prescrit. Nous ne donnons pas de pouvoirs supplémentaires et je crois que l'avocat du Conseil l'affirmera lui aussi.

M. GREEN: L'avocat du Conseil a admis l'autre jour que, dans cet amendement, vous vous arrogez maintenant le droit de saisir les navires pour des actes commis par leurs agents, droit que vous ne possédiez pas auparavant, et vous faites cela en incluant l'agent dans votre définition de l'expression "propriétaire". Les pouvoirs de la Loi sur la Commission du port de Vancouver et autres lois analogues que vous avez citées ne donnent que le droit de poursuivre l'agent ou l'affréteur pour les sommes que vous ne pouvez pas réaliser grâce à la saisie du navire. Or, personne ne conteste ce droit. Ce dont on se plaint, c'est que la modification de la loi donnerait en plus au Conseil le droit de saisir le navire pour des dommages causés par un agent. M. Finlay a dit l'autre jour que si l'agent a un camion sur les quais et que son conducteur jette une cigarette qui met le feu au dock, alors, en vertu de l'amendement, le navire peut être saisi parce que la définition de l'expression "propriétaire" est assez large pour comprendre l'agent. J'estime que c'est contraire à toutes les lois maritimes et à tout ce qui est juste et raisonnable. Le Conseil n'a pas le droit de posséder des pouvoirs de saisie aussi rigoureux pour des actes commis par un agent. Il est juste qu'il effectue la saisie pour ce que le navire fait. Par exemple, si le navire heurte le